

Skuter za jurja



PIAGGIO LIBERTY 125

Liberty je še ena Piaggiova prodajna uspešnica. Številka prodanih od leta 1997 se vrtila okrog milijon kosov. V tem času so ga nekajkrat celo pomladili, prvič leta 2004 in potem še enkrat leta 2009. Zadnji model je postal iz dostavniško-poštarskega skuterja že pravi elegantnež. Pri nas je prav med dostavniškimi in poštarskimi tudi največja ponudba rabljenih. Uporabljala jih je tudi slovenska pošta in precej so jih na veliko vozili iz Italije. Ti so bili sploh bolj ubogi. Če je v originalnem dostavniškem stanju, ga ni težko prepoznati, ker ima enojni sedež, zadaj ogromen kovček, spredaj pa velik kovinski prtljažnik in največkrat so bele barve.

Liberty si večino tehnike deli z novodobno Vespo in kljub temu, da velja za izredno trpežen in zanesljiv skuter, se očitno dostavniškega težko proda, glede na to, da se po oglaših valjajo eni in isti. Največkrat se taki kupujejo kot »projekti« - da ga na hitro predelaš v civilno različico. Nekaj novega laka, nekaj novih kosov in že lahko tak utrujen službeni skuter deluje precej lično. Ali je to vredno nakupa? Ne vem, poštarji s katerimi sem govoril, so nakup odsvetovali. Še namig: če so se še tako potrudili pri predelavi oziroma »obnovi«, kot piše v oglaših, največkrat spregledajo droben detalj, ki izdaja poštarski skuter in sicer so to uteži krmila. Te so na dostavniških različicah izdatno velike, medtem ko jih civilni Liberty sploh nima.



Tehnični podatki PIAGGIO LIBERTY 125 (2011)

- **motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – štiritaktni
- **Prostornina:** 124 ccm
- **Moč:** 7,4 kW (10 KM) pri 8.250/min
- **Navor:** 9,6 Nm pri 7.250/min
- **Višina sedeža:** 795 mm
- **Zavore:** spredaj 1 x kolut 240 mm, zadaj boben 140 mm
- **Gume:** 90/80-16 in 110/80-14
- **Posoda za gorivo:** 7 l
- **Teža:** 108 kg suha
- **Največja hitrost:** 93 km/h



Opazili smo med oglašji:

Piaggio Liberty 125, letnik 2011, srebrne barve, 38.000 prevoženih kilometrov, original Piaggio kovček, redno servisiran. Cena: 980 EUR, zasebni prodajalec

Analizira: Matjaž Gustinčič Foto: naš arhiv

Kaj je sploh lahko tako težkega pri nakupu skuterja, da bi potrebovali neke akademske analize? Pa tamle, mimo zelenjave in na koncu za pralnimi praški jih imajo. Lingchajn QY50 ali kaj je že, je videti kar v redu in je nov! Za jurja! Menda ga prodajo tudi na obroke in dobiš neke točke, ki jih lahko vnovčiš kot popust prihodnjič, ko kupuješ malo več faširanega.

Verjamem, da se marsikdo tako odloči, sam pa dvomim, da je nakup skuterja lahko tako preprost, da bi ga kar mimogrede dal v nakupovalno košarico. Sem vprašal prodajalko, pa ni bila čisto prepričana, kam se greš po nakupu pritožiti, ko kaj odleti. Na oddelek keramike ali na male gospodinjske aparate? Kako bo z rezervnimi deli in s servisi? Čez dve leti recimo, ko se bo tam prodajal neki drugi Lingling,

ki nima nobene zveze s tem, ki ga prodajajo danes?

Po raznih debatah s kolegi motoristi opažam, da imamo podobne »težave«. Ker se nas večina zjutraj v službo z avtom bolj premika kot vozi, imamo sorodna vprašanja. Se peljati z motorjem? S skuterjem? Zamenjati motor za maxi skuter? Imeti poleg motorja še skuter? Sam recimo vsako jutro iz naše ulice zavijem direkt

stoječo kolono. Potem pa sklopka, prva, druga, zavora, sklopka, prva ... in tako do službe.

Če zaropota na štajerski avtocesti, kar je že skoraj vsak dan, je samo še sklopka in zavora. Celotno pot v prvi prestavi brez plina. Pa jaz 5-stopenjskega menjalnika v avtu sploh ne rabim! Pa pravijo, da mora imeti pravi avto vsaj šest valjev, a? Vsakič zjutraj, medtem ko stojim v koloni, razmišljam, da če bi imel nek star skuter, bi zdajle name-

sto tukaj za volanom, v firmi že pil kavo ... ma na večju bi že sedel po tej kavi.

Seveda bi se lahko peljal v službo tudi z motorjem, a sem ugotovil, da prav udobno pa to spet ni. Naj bom ves dan v pisarni v motorističnih cunjah? V tankih hlačah in srajci se pač z motorjem ne vozim, pa čeprav imam do službe le nekaj kilometrov. Res pa je tudi, da če samo v rek'lcu treskneš s skuterjem, si ga enako najebal, kot če bi se ulegel z motociklom. Ampak nekaj več svobode pri oblačenju si na skuterju pač privoščimo, čeprav za to ni nobenega pravega argumenta. No, ravno v natikačih in kratkih hlačah pa kljub temu ne upam na cesto.

Kaj narediti? Če želimo najti alternativo

»no name« kitajskemu skuterju iz supermarketa, moramo za rabljen skuter postaviti zgornjo mejo okrog 1000 EUR. Malo ali nič šminke, kar je več, je luksuz. To bi bil skuter, ki bi imel v največji meri zgolj vlogo prevoznega sredstva, delovnega osla. Torej nekaj, da ni treba vsako jutro čepeti v koloni z avtomobilom. Minimalne zahteve bi bile recimo, da ima čim večja kolesa, dovolj prostora za noge, da je predvsem uporaben, zanesljiv in poceni. Takoj izločim 50-kubične skuterje, ker v njih ne vidim smisla. Morda je za mladoštnike in prvo spoznavanje s prometom 45 km/h zares dovolj. Čeprav, ko pomislim, kako na tesno te prehiti avtobus, ko drviš s polnim plinom in trokirajočim mlinčkom pod ritjo, se mi zdi prav strahljivo in nevarno.

Seveda obstaja opcija, da se odstrani blokada, ampak s tem si v prekršku, tvegaš visoko kazen in odvzem vozila. Poleg tega si res ne želim, da bi se vsako leto tresel na tehničnem pregledu, ko bi me drajsali kot kriminalca, da gre skuter 57 kilometrov na uro namesto predpisanih 45 km/h.

Prav tako izločim razne prevelike krave, kot so Suzuki Burgman, Aprilia Atlantic in podobni, čeprav se kakšen že najde za iskani denar. Zdi se mi preokorni za mestno gnečo, s preveč turistično zlenjenim položajem sedenja, navsezadnje pa tak velik skuter težko neopazno kam stisneš oziroma parkiraš.

Listal sem in izbiral in na koncu potegnil črto. Tako se je pokazalo.



TOMOS TWISTER 125

Razmišljam, da bi morala biti to Tomosova prodajna uspešnica. V čem je bil problem? Lično oblikovan skuter, postavljen na 16-palčna kolesa, sploh ni deloval ceneno, kljub temu, da si novega odpeljal iz trgovine za 1.800 EUR (tamle mimo zelenjave in na koncu za pralnimi praški).

Da to ni Tomos, ampak le preoblečen »Kitajc«, je bilo slišati poznavalce, ko so vihali nosove. Kar seveda ni res. Tomos se je pač poslužil partnerstva, kot to počne že domala vsa avto moto industrija in da je pod Tomosovimi nalepkami tajvanski skuter Sym Symphony, niti niso skrivali. Poleg tega so Tomosovci trdili, da so izbirali kvalitetnejše komponente iz Symovih skladišč, le da tega potencialni kupci žal nis(m)o mogli vedeti.

Je pa Sym poleg Kymca verjetno eden redkih zaupanja vrednih »kitajskih« skuterjev in glede na to, da je pred kratkim Tomos žal do konca ugasnil, se v primeru takega skuterja ni za bati glede dobavljivosti rezervnih delov. Če že imate Tomosov skuter, si lahko zdaj pravzaprav oddahnete, da v resnici niti ni tako Tomos. Ga pač servisirate in kupujete rezervne kose kot da imate Syma. Mimogrede, nov Symphony 125 danes stane cca. 2.400 EUR, lep rabljen Twister pa se najde za 1000 EUR, tudi manj. Morda pa Tomosa le pripelжете v garažo?



Tehnični podatki TOMOS TWISTER (2012)

- **motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – štiritaktni
- **Prostornina:** 124,6 ccm
- **Moč:** 6,5 kW (8,8 KM) pri 7.500/min
- **Navor:** 8,6 Nm pri 6.500/min
- **Višina sedeža:** 780 mm
- **Zavore:** spredaj 1 x kolut 226 mm, zadaj bobn 130 mm
- **Gume:** 90/80-16 in 90/80-16
- **Posoda za gorivo:** 4,8 l
- **Teža:** 109 kg suha
- **Največja hitrost:** 85 km/h

Opazili smo med oglasi:

Tomos Twister 125, letnik 2012, beige barve, 5.200 prevoženih kilometrov, nepoškodovan, malo vožen, dobro ohranjen. Cena: 1.000 EUR, zasebni prodajalec

HONDA SH150I

V Italiji, kjer je prodajni trg za skuterje ogromen, je vrsto let Hondin SH150 najbolj prodajani skuter. Lani recimo, so jih od začetka leta do sredine poletja prodali več kot 7.000. Na drugem in tretjem mestu ji največkrat sledita prostorninsko večja in manjša SH. Zakaj? Dvomim, da SH Italijani tako množično kupujejo zaradi estetike. Prav poceni tudi ni, prej nasprotno. Na račun večjih koles tudi nima prav veliko prostora pod sedežem in je dodatni kovček največkrat kar nujna dodatna oprema. Toda pozor, tukaj govorimo o SH150 v cenovnem rangu do 1.000 EUR, za ta denar pa lahko kupimo skuter letnika okrog 2006, recimo. Novejši modeli so seveda precej dodelani in imajo izboljšan prtljažni prostor, zmogljiviji motor in zavore, postali pa so tudi precej prijetnejšega videza (oblikovani in izdelani so v Italiji). Kljub temu, ne glede na letnik, bistvo Honda SH ostaja isto. Gre za vsestransko uporaben, zanesljiv in varčen skuter, ki se zelo dobro pelje, pa čeprav v ničemer bistveno ne izstopa. SH je nekako tako kot Golf med avtomobili.



Tehnični podatki HONDA SH150I (2006)

- **motor:** 1-valjni – vodno hlajeni – štiritaktni
- **Prostornina:** 153 ccm
- **Moč:** 11 kW (15 KM) pri 8.500/min
- **Navor:** 13 Nm pri 7.000/min
- **Višina sedeža:** 790 mm
- **Zavore:** spredaj 1 x kolut 220 mm, zadaj bobn 130 mm
- **Gume:** 100/80-16 in 120/80-16
- **Posoda za gorivo:** 7,5 l
- **Teža:** 127 kg suha
- **Največja hitrost:** 110 km/h

Opazili smo med oglasi:

Honda SH150, letnik 2006, kovinsko črne barve, 38.000 prevoženih kilometrov, prtljažni kovček, dodatna vetrna zaščita, nepoškodovana. Cena: 1.090 EUR, trgovec

KYMCO AGILITY 125



Tovarna deluje že vse od leta 1963, delali so za Hondo, za BMW... danes je recimo Kawasakijev skuter J300 le preoblečen Kymco Downtown 300i. Skratka, kot eden izmed največjih proizvajalcev skuterjev z več kot pol milijona izdelanih skuterjev in motociklov letno, menda vedo, kaj počnejo.

Prvi njihovi izdelki na našem trgu res niso delovali najbolj prepričljivo, toda že nekaj let ima Kymco v ponudbi povsem spodobne skuterje, ki se lahko postavijo ob bok tudi bolj renomiranim proizvajalcem. Kljub temu pa ostajajo nekateri njihovi modeli še vedno med cenovno ugodnejšimi. Tudi pri kupovanju rabljenega skuterja bo Kymco največkrat med najcenejšimi.

Večkrat se med oglasi najde kakšna komaj vožena 125-kubična različica Agilityja in to za manj kot 1000 EUR. Že res, da morda deluje osnovni Agility nekoliko ceneno (predvsem merilniki, recimo), a gre za solidno izdelan skuter, ki ga poganja preverjen zračno hlajeni pogonski agregat.

Še bolj zanimiv je model Agility City z večjimi, 16-palčnimi kolesi, a se kot rabljen precej redkeje pojavi med oglasi. Za oba je značilno, da sta spredaj dokaj ozka in voznik komaj skriva svoje noge pod oklep. To je pomanjkljivost zgolj v slabem vremenu in zato precejšnja prednost pri vijuganju v mestni gneči. Tam si v stoječi koloni z velikim maksimskim skuterjem skoraj na istem kot tisti, ki sedi v avtu.

Tehnični podatki KYMCO AGILITY 125 (2010)

- **motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – štiritaktni
- **Prostornina:** 124,6 ccm
- **Moč:** 6 kW (9,3 KM) pri 7.500/min
- **Navor:** 9,1 Nm pri 6.500/min
- **Višina sedeža:** 785 mm
- **Zavore:** spredaj 1 x kolut 180 mm, zadaj bobn 110 mm
- **Gume:** 120/70-12 in 130/70-12
- **Posoda za gorivo:** 5 l
- **Teža:** 106 kg suha
- **Največja hitrost:** 85 km/h

Opazili smo med oglasi:

Kymco Agility 125, letnik 2007, 2.800 prevoženih kilometrov, kovinsko srebrne barve, 1. lastnik, nepoškodovan, odlično ohranjen, kot nov. Cena: 900 EUR, zasebni prodajalec

PIAGGIO VESPA 125 ET 4

Za romantične duše je prava Vespa samo tista klasična, z ročnim menjalnikom in dvotaktnim motorjem. Čeprav še vedno lahko odlično služi kot vsakodnevno prevozno sredstvo, je klasična Vespa vedno bolj hobi kot zgolj delovno kljuse. Poleg tega se lepi primerki prodajajo za precej visoke vsote, s kakšno poceni in zjahano pa se prav dolgo tudi ne boste peljali.

Za jurja se najde precej sodobnejšo naslednico, Vespa ET 125. Ta ima sicer še vedno pločevinasto školjko (hud glavobol, ko se tak skuter prevrne), vendar tudi precej sodobnejše vozne lastnosti v primerjavi s klasično Vespo. Sredi devetdesetih je bila predstavljena na 50. obletnici modela Vespe, kar pomeni, da so danes nekateri primerki lahko že kar precej utrujeni.

V vseh teh letih se je zračno hlajeni 125-kubični štiritaktnik izkazal za izredno trpežnega, je pa zato precej bolj na udaru karoserija Vespe. Ker je razen notranjih oplat narejena v celoti iz pločevine, je glavni problem rja. Prav neverjetno je, kako so lahko kakšne Vespe že načete od te nadloge. Sama zasnova karoserije (ali kako naj ji rečemo, okvir pa spet ni?) je tudi precej zahtevna za kleparska popravila in zato je marsikatera Vespa takoj po poškodbi zgolj na debelo pokitana in polakirana zamenjala lastnika.



Tehnični podatki PIAGGIO VESPA 125 ET 4 (1997)

- **motor:** 1-valjni – zračno hlajeni – štiritaktni
- **Prostornina:** 124,2 ccm
- **Moč:** 9 kW (12 KM) pri 7.750/min
- **Navor:** 10 Nm pri 6.500/min
- **Višina sedeža:** 805 mm
- **Zavore:** spredaj 1 x kolut 200 mm, zadaj bobn 110 mm
- **Gume:** 100/80-10 in 120/80-10
- **Posoda za gorivo:** 9 l
- **Teža:** 104 kg suha
- **Največja hitrost:** 95 km/h

Opazili smo med oglasi:

Piaggio Vespa 125 ET4, letnik 1999, 42.000 prevoženih kilometrov, bele barve, nepoškodovana. Cena: 790 EUR, trgovec